

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile



ATTESTATION DE CONCEPTION DE TYPE N° B/019-NO/NAV-REV1

Ce document n'est valable que sur le Territoire de la République Française

La présente attestation de conception de type pour aéronef télépiloté est délivrée conformément aux dispositions de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent.

Le titulaire de cette attestation peut produire en série des aéronefs télépilotés conformes au type couvert par cette attestation ou passer un accord commercial avec un autre constructeur pour qu'il produise des aéronefs conformes au type.

Le constructeur délivre aux propriétaires des aéronefs télépilotés produits une attestation de conformité au type.

1 -Désignation de l'aéronef télépiloté :

- Classe : **hélicoptère octorotors**
- Catégorie(s) : **E**
- Type/Modèle : **CineCopter II**

2 -Titulaire :

FLYING EYE
6 avenue des Alpes – Le Montespan B2
06600 ANTIBES
FRANCE

Délivrée le

13 JUIN 2014

Pour le Ministre chargé de l'Aviation Civile :

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile

Benoit PINON
Chef du pôle certification,
Suivi de navigabilité et aviation générale

Ce document comporte un verso



Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile



3 - Limitations opérationnelles :

- Aéronef autorisé pour des relevés, photographies, observations et surveillances aériennes en scénarios opérationnels S-2, selon les définitions du § 1.4 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 précité

4 - Caractéristique principales :

- Masse maximale au décollage : 11 kg
- Motorisation : électrique / RC TIGER MOTOR / 8 moteurs d'une puissance maximale nominale de 500 W
- Rotors : RC TIGER MOTOR bipales / de diamètre 14 ou 15 pouces / en fibre de carbone ou bois
- Modes de contrôle : Principal manuel et automatique / secours manuel et automatique

5 - Documentation associée :

- Dossier d'utilisation : ref Manuel d'utilisation et d'entretien Flying Eye CineCopter II FECineIIV1 de Flying Eye
- Dossier technique : ref FECineIIV1édition 1 /révision 1 du 12/06/2014

6 - Cette attestation, délivrée sans limite de durée, est valide tant que la définition du type d'aéronef reste conforme au dossier technique référencé ci-dessus déposé à la DSAC et si elle n'est pas suspendue temporairement ou abrogée par une consigne de navigabilité émise par le ministre chargé de l'aviation civile. Les consignes de navigabilité sont disponibles sur le site Internet de la DGAC.

7 - Si la présente attestation est une révision d'une attestation précédente, cette dernière est abrogée.



MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction navigabilité et opérations

Pôle certification, suivi de navigabilité et aviation générale

Paris, le 0 8 JAN 2013

FLYING EYE
Monsieur Alexandre THOMAS
Le Montespan B2,
6 avenue des Alpes
06600 ANTIBES

Référence : DSAC/NO/NAV
Vos réf. :

Affaire suivie par : Thomas Iacono
Thomas.iacono@aviation-civile.gouv.fr
Tél. 01 58 09 41 74 – **Fax :** 01 58 09 43 47

Objet : Autorisation spécifique pour prises de vues aériennes

Monsieur,

Le 16 novembre 2012, vous avez demandé à la DSAC une autorisation de vol pour un aéronef télépiloté construit en série par votre société.

Après examen des éléments que vous nous avez transmis et en application du paragraphe 1.1 de l'annexe II de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs circulant sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent, la DSAC vous délivre l'**autorisation spécifique** suivante :

- Catégorie d'aéronef télépiloté : E
- Classe d'aéronef : Hélicoptère Octocoptère
- Type d'aéronef : CineCopter II
- Dossier technique : FECineIIV1 revision 0 du 15/11/2012
- Manuel d'utilisation : Flying Eye CineCopter II FECineIIV1 version 2.0 révision 1 du 15/11/2012
- Manuel d'entretien : Flying Eye CineCopter II FECineIIV1 version 2.0 révision 1 du 15/11/2012
- Masse maximale au décollage : 8 kg
- Motorisation : 8 moteurs électriques AXI 2826/12 de 0,575 kw

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

Copie à : DSAC/NO/OH - N. Tecles

- Hélice : bipale Xoar de 14 pouces de diamètre en bois

- Mode(s) de contrôle : principal manuel, et automatique

- Limitations :
  - Vols pour prises de vues aériennes, de jour en agglomération ou à proximité d'un rassemblement de personnes ou d'animaux,
  - Distance horizontale maximale du télépilote : 100 m
  - Hauteur maximale au-dessus du sol ou des obstacles artificiels : 100 m
  - Aéronef captif par câble selon description du dossier technique FECineIIV1 revision 0 du 15/11/2012
  - Zone de sécurité (vide de toute personne sans lien avec l'activité particulière), autour du point d'attache, de rayon supérieur à la longueur maximale de déploiement du câble de retenue

Cette autorisation spécifique, délivrée sans limite de durée, est valide tant que la définition technique de l'aéronef reste conforme au dossier technique référencé ci-dessus déposé à la DSAC et si elle n'est pas suspendue temporairement ou abrogée par une consigne de navigabilité émise par le ministre chargé de l'aviation civile. Les consignes de navigabilité sont disponibles sur le site Internet de la DGAC.

Vous êtes autorisés à produire en série des aéronefs télépilotés conformes au type couvert par cette autorisation ou passer un accord commercial avec un autre constructeur pour qu'il produise des aéronefs conformes au type. Il vous appartient de délivrer aux propriétaires des aéronefs télépilotés produits une attestation de conformité au type.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mes salutations distinguées.

Direction de l'Aviation Civile

Benoît PINON
Chef du pôle certification,
Suivi de navigabilité et aviation générale